AUTORISATIONS EXCEPTIONNELLES

DEMANDEES PAR UNE ENTREPRISE

DE TRANSPORT AERIEN

EVOLUTION DU FASCICULE

CE DOCUMENT EST REVISE
LA LISTE DES PAGES EN VIGUEUR DONNE SA NOUVELLE COMPOSITION

Cette révision a pour objet de modifier le rôle du GSAC dans la demande d'autorisation exceptionnelle dans le domaine de la navigabilité.

LISTE DES PAGES EN VIGUEUR

Page	Ed.	Date	Rév.	Date
PG	2	10/97	1	10/2002
EV/1	2	10/97	1	10/2002
PV/1	2	10/97	1	10/2002
SO/1	2	10/97	0	
1	2	10/97	0	
2	2	10/97	1	10/2002
3	2	10/97	0	
4	2	10/97	0	
5	2	10/97	0	
6	2	10/97	0	
A1/1	2	10/97	0	

Page	Ed.	Date	Rév.	Date

SOMMAIRE

1.	Objet	Page 1
2.	Domaine d'application	Page 1
3.	Références	Page 1
4.	Définitions	Page 1
5.	Navigabilité	Page 1
	5.1 - Demande d'autorisation exceptionnelle	Page 2
	5.2 - Justifications	Page 2
	5.3 - Rôle du GSAC	Page 2
	5.4 - Acceptation	Page 3
6.	Entretien	Page 3
	6.1 - Conditions à remplir	Page 3
	6.1.1 - Caractère exceptionnel	Page 4
	6.1.2 - Justifications	Page 4
	6.1.3 - Valeur de l'autorisation exceptionnelle	Page 4 à 5
	6.1.4 - Dispositions compensatrices	Page 5
	6.2 - Procédures	Page 6

Annexe 1 : Demande d'autorisation exceptionnelle

1. OBJET

Le présent fascicule a pour objet de donner des indications relatives à la procédure à suivre et aux conditions à remplir pour demander une autorisation exceptionnelle. Il ne fixe en aucune façon les conditions dans lesquelles peuvent être accordées les autorisations exceptionnelles, celles-ci ne résultant pas d'une règle mais d'une appréciation pour chaque cas particulier.

Il traite de toutes les autorisations exceptionnelles mais explicite particulièrement celles qui sont relatives aux périodicités d'inspections d'aéronefs ou potentiels d'éléments d'aéronefs, à l'exception des extensions de potentiel entrant dans le cadre d'une procédure particulière.

Les demandes d'autorisation exceptionnelle sont du domaine exclusif de l'exploitant, responsable de la navigabilité de son aéronef. Le dossier technique peut être monté, sous son contrôle, par l'atelier sous-traitant s'il est techniquement compétent (domaine d'agrément).

2. DOMAINE D'APPLICATION

Il est applicable à toutes les entreprises de transport aérien exploitant des aéronefs inscrits sur la fiche de donnée annexée au Certificat de Transport Aérien (CTA).

3. REFERENCES

Le fascicule a reçu l'accord de la DGAC par lettre n° 384/SFACT/E du 08/08/96.

4. DEFINITIONS

Sans objet.

5. NAVIGABILITE

Les autorisations exceptionnelles qui concernent la définition des aéronefs et les limitations de navigabilité telles que :

- durées de vies ou vies limites,

- altération du standard de navigabilité,

- application de modifications/inspections impératives (CN/AD) et réparations majeures

sont du ressort de la DGAC, à l'exception des opérations relevant du programme de contrôle de la corrosion (CPCP, CCP... désignée dans la suite du texte "CPCP") inclus au Manuel d'Entretien, qui sont traitées par le GSAC/E.

5.1 Demande d'autorisation exceptionnelle

Les demandes et leurs justifications sont à adresser par lettre au SFACT/N avec copie au GSAC (niveau central GSAC/T et niveau local).

5.2 Justifications

La demande devra faire apparaître explicitement les dispositions prises par l'entreprise pour éviter de se trouver dans cette situation :

- commandes en temps utile,

- délais de livraison du fournisseur,

- planification des travaux,

et apporter les explications et justificatifs telles que :

- incidence sur l'exploitation,

- historique d'entretien suivant le cas,

- avis du constructeur...

5.3 Rôle du GSAC

A réception de la demande, le niveau local instruit le dossier en vue de l'avis à fournir à la DGAC.

Le rôle du niveau local consistera, dans tous les cas, à s'assurer que la demande se présente sous une forme recevable et que les justifications présentées sont conformes à la réalité. L'étude pourra porter sur :

- le suivi de navigabilité du matériel considéré,

- l'état du matériel en regard des enregistrements effectués,

- l'approvisionnement (commande, délai de livraison),

- l'inspection physique du matériel en fonction de la demande et de la faisabilité.

Le résultat de l'étude, ainsi que, le cas échéant, les commentaires sur l'objet même de la demande, seront adressés accompagnés d'un avis à SFACT/N, avec copie au niveau central GSAC/T.

5.4 Acceptation

La mise en œuvre des dispositions prévues par la demande d'autorisation exceptionnelle n'est autorisée qu'après son acceptation explicite par le SFACT/N (lettre, fax, télex...).

6. ENTRETIEN

a) Le nombre des autorisations exceptionnelles doit évidemment être maintenu aussi faible que possible. La bonne adaptation du programme d'entretien et si nécessaire l'existence de tolérances correctement établies concourent notamment à en abaisser le nombre.

b) Dans tous les cas, les dépassements ou écarts correspondant aux autorisations exceptionnelles doivent rester suffisamment faibles pour ne pas affecter le niveau de sécurité. Les butées et règles dans le domaine de l'entretien ne sont pas, le plus souvent, déterminées avec une rigueur mathématique, mais seulement avec un certain degré d'approximation : c'est sur cette approximation que l'on joue principalement lorsqu'on utilise à son maximum la tolérance fixée par le manuel d'entretien. Dans le cas d'une autorisation exceptionnelle, s'il y a le moindre doute sur le niveau de sécurité, il convient d'assortir celles-ci de conditions susceptibles de ramener la sécurité à un niveau satisfaisant.

c) Toute autorisation exceptionnelle doit être demandée par écrit avec justifications à l'appui ; elle est soigneusement instruite avant d'être accordée et ne s'applique qu'à des cas particuliers, et en tous cas à un nombre limité d'aéronefs.

d) La nécessité de recourir aux tolérances et autorisation exceptionnelle résulte essentiellement du besoin d'adaptation d'un programme d'entretien strict aux aléas d'utilisation et de programmation d'entretien des aéronefs.

L'incidence économique est donc un aspect secondaire ; le recours à une autorisation exceptionnelle ne doit pas avoir pour objectif de réduire les frais normaux d'entretien.

6.1 Conditions à remplir

Toute demande d'autorisation exceptionnelle doit respecter les principes du § 2, c'est-à-dire être :

- exceptionnelle,

- justifiée,

- suffisamment faible,

- assortie, si nécessaire, de conditions telles que le niveau de sécurité ne soit pas affecté (dispositions compensatrices).

6.1.1. Caractère exceptionnel

L'exploitant doit faire état des événements imprévisibles qui sont survenus, ne laissant d'autre solution que celle de demander une autorisation exceptionnelle, c'est-à-dire qu'il doit faire la preuve que la demande n'est pas une solution de facilité, qu'il a tout mis en œuvre pour l'éviter et qu'il ne la sollicite qu'en dernier ressort.

Une programmation à moyen ou long terme ne peut en aucun cas s'appuyer sur des autorisations exceptionnelles.

Il faut s'efforcer de ne jamais cumuler plusieurs autorisations exceptionnelles importantes sur le même avion.

6.1.2. Justifications

L'exploitant doit faire apparaître :

- les dispositions prises initialement pour respecter les échéances normales,

- le caractère fortuit de l'événement qui a nécessité la modification des dispositions prévues,

- les mesures tentées pour faire face à cette situation avant de recourir à l'autorisation exceptionnelle,

- les dispositions compensatrices (§ 2.1.4).

L'aspect économique ne sera pris en considération que si l'enjeu financier est disproportionné par rapport à l'incidence technique de l'autorisation exceptionnelle. Il sera alors apporté une attention particulière aux dispositions compensatrices.

6.1.3. Valeur de l'autorisation exceptionnelle

Deux aspects sont à considérer :

- le domaine de la décision

- l'objet de l'autorisation exceptionnelle

a. <u>Domaine</u>

Il se partage entre le niveau local et le niveau central du GSAC/E ou la DAC, en fonction de l'objet de l'autorisation exceptionnelle et de son importance (voir § B ci-après).

La justification sera d'autant plus rigoureuse et le caractère d'autant plus exceptionnel que le niveau de décision sera élevé.

b. Objet	**Limite du domaine de décision du niveau local**
- Visites de grand entretien d'aéronefs (GV - RG - Visite de vieillissement) ou autres opérations importantes associées à ces visites (y compris déposes d'éléments et potentiels d'équipements importants) y compris CPCP	2 %
- Révisions ou gros entretien de moteurs et hélices	2 %
- Visites de petit entretien aéronefs y compris CPCP	10 %
. Autres limites d'emploi ou de stockage d'équipement ou d'éléments d'aéronefs sauf durées de vie . Opérations partielles de visites et autres opérations ponctuelles (report de travaux)	Laissée à l'appréciation du niveau local

Les autorisations exceptionnelles hors de ce domaine sont du ressort du niveau central du GSAC ou de la DAC (entreprises déconcentrées).

NOTA : Les opérations d'entretien relatives à la capacité ETOPS ne peuvent faire l'objet d'une procédure d'autorisation exceptionnelle ; sinon l'aéronef perd sa capacité ETOPS.

6.1.4. Dispositions compensatrices

Elles peuvent être constituées par :

- une visite supplémentaire du rang inférieur,
- une vérification particulière,
- une justification des performances,
- des inspections répétitives,
- des limitations d'emploi,

etc.

6.2. Procédures

Toute autorisation exceptionnelle doit faire l'objet d'une demande préalable écrite adressée :

- au niveau local du GSAC, dans tous les cas,

- au GSAC/E ou à la DAC si elle est de leur domaine de décision.

Le dépassement demandé n'est autorisé qu'après son acceptation explicite (lettre, télex, visa).

Un aéronef utilisé au-delà des limites fixées par son programme d'entretien n'est plus apte au vol (arrêté du 05/11/87 modifié), sauf autorisation exceptionnelle des services compétents.

6.2.1 Une demande adressée au GSAC/E ou à la DAC doit faire l'objet d'une lettre ou d'un télex émanant de l'exploitant et signé par un responsable qualifié prévu par les spécifications (en principe l'Assurance Qualité).

6.2.2 Une demande qui est du domaine de décision du niveau local du GSAC peut être établie sur un imprimé du modèle joint en annexe 1 ou analogue.

Elle doit être transmise dans les mêmes conditions de délai que les précédentes et selon une procédure prévue par les spécifications pour les entreprises de transport aérien.

Elle est instruite par le niveau local du GSAC qui la vise directement (la case AVIS GSAC n'est alors pas utilisée).

Le niveau local peut toutefois considérer que la décision relève du niveau central ou de la DAC. Il transmet alors la demande au GSAC/E ou à la DAC avec son avis porté dans le cartouche prévu à cet effet.

ANNEXE 1

Société N°
Date

DEMANDE D'AUTORISATION EXCEPTIONNELLE

Avion type :
Immatriculation :

(1) Moteur - Référence :
Position et N° de série :
(1) Equipement - Référence :
Position et N° de série :

(1) Visite avion - Type :
Opération d'entretien :

Objet de l'autorisation exceptionnelle (rubrique concernée du manuel d'entretien) :

Motif et justificatif de la demande (événement imprévisible survenu) :

Valeur de l'autorisation exceptionnelle demandée :

Situation de l'avion dans son cycle d'entretien (visites de rang inférieur et supérieur) et état technique de l'appareil (travaux différés, absence de limitations : C.N., Vies limites, ...) :
Dispositions compensatrices prévues :

Dispositions compensatrices prévues :

Visa demandeur	Visa A.Q.	Avis GSAC	Décision du GSAC/E (2) Décision du GSAC local Décision du DAC

(1) Utiliser la rubrique adaptée à l'autorisation exceptionnelle demandée.
(2) Rayer la mention inutile.